अरविन्द कुमार त्रिपाठी
द्वारा
पुरातन बान्दा, बुन्देलखण्ड का संक्षिप्त वर्णन





यातायात – रेल, सड़क, जल
Transpot - Rail, Road, Water

Puratan BANDA, Bundelkhand ka Sankshipt Varnan

Arvind Kumar Tripathi

ISBN : 978-93-5906-820-6

यातायात – रेल, सड़क, जल **Transpot - Rail, Road, Water**

अध्याय शीर्षक	यातायात – रेल, सड़क, जल
सर्वाधिकार	अरविन्द कुमार त्रिपाठी, लेखक
आइ एस बी एन/ **ISBN**	**978-93-5906-820-6**
प्रकाशक	अरविन्द कुमार त्रिपाठी, लेखक ग्राम – अछरौन्ड, बान्दा – 210 001 उत्तर प्रदेश
मूल्य	निःशुल्क, पुस्तक मित्र को देना
सन्स्करण	प्रथम, 01 अप्रैल 2020
आवरण/मुखपृष्ठ	अरविन्द कुमार त्रिपाठी, लेखक
शब्द – संयोजन	अरविन्द कुमार त्रिपाठी, लेखक
मुद्रक	अरविन्द कुमार त्रिपाठी, लेखक
सन्दर्भ/साभार/सौजन्य	अध्याय **Reference** देखे

Chapter Heading	**Transpot - Rail, Road, Water**
Copyright @	**Arvind Kumar Tripathi, The Writer**
ISBN	**978-93-5906-820-6**
Publisher	**Arvind Kumar Tripathi** **Village - Achharaund** **Banda - 210 001** **Uttar Pradesh**
Price	**Free, Circulate to Friends**
Edition	**First, 01 April 2020**
Cover Main	**Arvind Kumar Tripathi, The Writer**
Word Compositor	**Arvind Kumar Tripathi, The Writer**
Printer	**Arvind Kumar Tripathi, The Writer**
Reference/ Gratitude/ courtesy	**Peruse Chapter - REFERENCE**

यातायात – रेल, सड़क, जल **Transpot - Rail, Road, Water**

अरविन्द कुमार त्रिपाठी कृत पुरातन बान्दा, बुन्देलखण्ड का संक्षिप्त वर्णन

यातायात – रेल, सड़क, जल Transpot - Rail, Road, Water

पुरातन बान्दा, बुन्देलखण्ड – यातायात– रेल, सड़क, जल का संक्षिप्त वर्णन

यातायात – रेल, सड़क, जल Transpot - Rail, Road, Water

अरविन्द कुमार त्रिपाठी कृत पुरातन बान्दा, बुन्देलखण्ड का संक्षिप्त वर्णन

यातायात

बांदा जिला लेट्टीट्यूड 24 डिग्री 59 मिनट 15 सेकंड से 25 डिग्री 55 मिनट 30 सेकंड तक फैला है और लोंगिट्यूड 80 डिग्री 2 मिनट 45 सेकंड से लेकर 81 डिग्री 38 मिनट तक फैला हुआ है उसे समय इसका इलाका 19,39,291 एकड़ है/ 3030 वर्ग मील है। जिसके 1865 ईस्वी में 7,24,372 और 1872 ईस्वी में 6,97,611 जनसंख्या थी। ध्यान देने योग्य चीज है कि 1865 में जनसंख्या ज्यादा है और 1872 में काफी कम हो चुकी है।

बान्दा प्रशासनिक खण्ड

वर्तमान 1872 में तहसील	परगना	आइन ए अकबरी में	1872में भू सम्पत्तियां	भू राजस्व रु	एरिया एकड में	पुलिस जूरिडिक्शन
1बांदा	1 बांदा	सिहोंडा, खण्डेह	164	2,21,803	2,52,769	मटौन्ध, खन्ना, बांदा, पपरेण्डा
2 बबेरू	2 अगौसी	अगौसी, सिमौनी	160	1,90,821	2,31,345	बबेरू, मरका, औरन, बिसंडा, मरवल
3 कमासिन	3 डरसेण्डा	भटघोड़ा	197	1,48,804	2,27,147	कमासिन, पहाड़ी, राजापुर
4 कर्वी	4 तरहवा	भटघोड़ा	233	99,993	3,53,240	कर्वी, मानिकपुर, भंवरी
5 बदौसा	5 बदौसा	कालिंजर रसन	193	1,36,899	2,29,825	बदौसा, कालिंजर, औरन, पनगरा, करतल
6 गिरबा	6 सिहोंडा	सिहोंडा	184	1,51,836	1,94,210	गिरवा, बिसंडा, पनगरा, खुरहंड, अतर्रा बुजुर्ग, औरन
7 मऊ	7 छिबुन	भटघोड़ा	224	1,10,789	2,00,547	राजापुर, मऊ
8 पैलानी	8 पैलानी	शादीपुर, सिमौनी	154	2,43,921	2,50,208	पैलानी, तिंदवारी, पपरेंदा
जिला योग			1,509	13,04,816	19,39,291	

रेल कम्युनिकेशन 1874 बान्दा से

ईस्ट इंडियन रेलवे की जबलपुर ब्रांच पर निम्नलिखित रेलवे स्टेशन– परगना तरहावन और छिबुन में स्थित है। बरगढ़, बांदा से 63 मील और करवी से 38 मील; मानिकपुर, बांदा से 59 मील और करवी से 18 मील; मारकुंडी, बांदा से 52मील और करवी से 14 मील है।

(जिले में प्रवेश करने के बाद जिस मूल इलाके से लाइन गुज़रती है, उस बीच का हिस्सा) लगभग छत्तीस मील है। मानिकपुर जिले का मुख्य रेलवे स्टेशन है, और हालाँकि इसे अभी व्यापार का केंद्र नहीं कहा जा सकता, लेकिन पूरी संभावना है कि यह आखिरकार ऐसा बन जाएगा, क्योंकि यह बांदा से सागर जाने वाली मुख्य सड़क पर स्थित है। हालाँकि, बारिश के मौसम में सड़क मार्ग से सामान का परिवहन मुश्किल होता है, कारण मुख्य सड़क की हालत खराब है, जिसके एक बड़े हिस्से पर कभी मेटल नहीं बिछाया गया है। जिले से रेलवे स्टेशनों को मिलने वाले यात्रियों की संख्या और सामान का वज़न 1871 के वर्ष के लिए निम्नलिखित विवरण में दिखाया गया है।

	यात्री	यात्री		माल	माल	
स्टेशन	आने वाले	जाने वाले	योग	आने वाले	जाने वाले	योग
बरगढ़	2456	2260	4716	10425	30595	41020
मानिकपुर	5567	4639	10206	14889	44858	59747
मारकंडा	3296	2867	6163	408	36474	36882

बांदा में 11 फर्स्ट क्लास रोड है जो बांदा से मानिकपुर, वाया बदौसा, कर्वि होते हुए 59.25 मील, व चिल्ला को 48 मील, शायद यही सबसे इंपॉर्टेंट कमर्शियली और मिलिट्री परपज से सबसे अच्छी सड़के हैं। मानिकपुर रोड जो

बांदा से कनेक्ट होती है, वह जबलपुर ब्रांच की ईस्ट इंडियन रेलवे से है और सड़क चिल्ला से मिली हुई है। यह सड़क फतेहपुर जिला से सीधी जाती हुई मिलती है लेकिन चिल्ला वाली सड़क बहुत ज्यादा उपयोग में है।

दूसरी फर्स्ट क्लास रोड निम्न है– बांदा से कालिंजर 32.9 मील, गोदरामपुर से बदौसा 14.5 मील, कर्वी से राजापुर 17.25 मील, इटवान से बरगढ़ 53 मील, हमीरपुर रोड 8.5 मील है।

2क्लास सड़के बांदा वाया बिसंडा ओरण और पहाड़ी से राजापुर 51.2 मील, बांदा से बबेरू वाया मुरवल 21 मील, बदैसा से ओरण 9मील, कबरई से छिरका वाया चिचारा खन्ना 9.59 है।

इनके अलावा 15 3क्लास रोड भी है और साथ 7 4क्लास रोड भी है जो कुल 322 मील की है और बांदा के चारों तरफ पूरा एक नेटवर्क बिछाती है।

मुख्य 3क्लास रोड्स के नाम है– बांदा से राजापुर वाया तिंदवारी बबेरू कमासिन 54 मील, बांदा से राठ 18 मील, पपरेंडा से पैलानी 10मील, बबेरू से अगौसी 7मील, खोह से मउ 26.5 मील, शहडोल से राजापुर 23.1 मील, राजापुर मर्का होते हुए जिला मिर्जापुर 26 मील, कालिंजर से रावली कल्याणपुर 22 मील, कर्वी से टिकरिया 14मील, सिद्धपुर से पनगरा 17.5मील, मवई घाटी से मानिकपुर 11मील, मऊ से बरगढ 9.5 मील, है।

मुख्य 4जी क्लास सडक– करवी से लखनपुर 26 मील, पनगरा से औरन 16 मील है।

हाल ही में एक बड़े बाज़ार का एकमात्र उदाहरण जो एक मुख्य यातायात मार्ग पर बना है, वह है राजापुर। यह कस्बा कमासिन से छिबुन और बरगढ़ जाने वाली सड़क पर स्थित है, और यह मानिकपुर से भी एक सड़क से जुड़ा हुआ है, जो जैसा कि ऊपर बताया गया है, जिले का मुख्य रेलवे स्टेशन है। शायद गुरुगौली और परगना पैलानी में तिंदवारी को छोड़कर, किसी भी बाज़ार को नई सड़कों की ज़रूरत नहीं है; लेकिन जिले की सभी सड़कें, चिल्ला से बांदा जाने वाली सड़क को छोड़कर, सुधार की बहुत ज़रूरत है।

बांदा से उन सभी जगहों की दूरी की एक तालिका नीचे दी गई है जहाँ 2,000 (1871ई) निवासी हैं, या जो किसी विशेष कारण से जिले के सांख्यिकीय विवरण में जगह पाएंगी।

बांदा हिस्ट्री 1874 पेज64

	किमी		किमी		किमी
अतर्रा बुजुर्ग	28.8	जमालपुर	9.6	मोंगूस	20.8
अतरहाट	22.4	जसपुरा	27.2	नरैनी	32
भूरेंडी	1.6	खंडेह	48	नयागांव	64
बिसंडा बुजुर्ग	28.8	कालिंजर	52.8	ओरन	41.6
बेलगाम	16	करताल	52.8	पिंडारन	48
बदौसा	38.4	खुराही	32	पिप्राहरी	25.6
बबेरू	32	कैरी	12.8	पपरेन्डा	16
बांदा	0	कर्वी	67.2	पचनेही	12.8
दधआ मानपुर	59.2	खपटिहा	12.8	पैलानी	32
गररिया	35.2	लुतरा	14.4	राजापुर	86.4
गोरेह	4.8	मटौन्ध	19.2	रशन	46.4
गुखिया	22.4	महोकर	6.4	सीहोंडा	17.6
गोरहा कला	41.6	मवई बुजुर्ग	6.4	सराह	48
हरदौली	28.8	मार्क	57.6	सीमाऊनी	28.8
इंगुआ	54.4	मऊ	54.4	सिंधानकला	33.6
		मुरवल	19.2	तिंदवारी	22.4

अरविन्द कुमार त्रिपाठी कृत पुरातन बान्दा, बुन्देलखण्ड का संक्षिप्त वर्णन

बान्दा तहसील अकेला शहर है, जहां पर बान्दा नगर पालिका है यद्यपि इससे बड़े व महत्वपूर्ण गांव आसपास फैले हुए हैं। लाम्बा, लुकतरा, गुरेह, बड़ोखर, कहरा छिचरा आदि का उल्लेख किया जा सकता है। अकबई में चन्देल बैठक और खुड्डी में चन्देल मन्दिर, छोटा ही सही, को विशेष उल्लेखित किया जा सकता है।

संचार के विभिन्न संसाधन   तहसील संचार के विभिन्न संसाधनों से सुसज्जित है।

1 फतेहपुर –बान्दा –नौगांव सड़क जो लाम्बा से बान्दा होते हुए केन पार कर मटौन्ध से महोबा जाती है।

2 कबरई –हमीरपुर पक्की सड़क है और यह परगना के दूर पश्चिम में काटती है। शहर से पक्की सड़कें चारों तरफ फैलती हुई निकलती हैं –जैसे कर्वी नरैनी हमीरपुर (बान्दा अछरौड मौदहा हमीरपुर) और बबेरू रोड जो औरन की ओर से तिन्दवारी जाती है। – चारों तरफ हैं। केन के पश्चिम में एक सड़क है जो इचौली होते हुए खन्ना जाती है।

इचौली उन्नीस सौ ईसवी में मटौन्ध और कपसा से जोड़ी गई है।

राजा गुमान सिंह के समय तक बान्दा अलग से तहसील नहीं बनी थी। प्रशासनिक व्यवस्था के लिए सामान्यतया तहसील को मुख्यालय के वरिष्ठ मजिस्ट्रेट (सीनियर मजिस्ट्रेट) के कन्ट्रोल व अधीन थी पुलिस मामलों में शहर – शहर कोतवाली, मटौन्ध व खन्ना में बांटी गई थी।

उप श्रेणी नाम	सड़क का नाम	सड़क संख्या	लंबाई (किमी में)
प्रमुख जिला सड़क	मुस्करा मौदहा कापसा बांदा मार्ग	एमडी 010 बी	17.050
प्रमुख जिला सड़क	कालपी दगवा राठ मार्ग	एमडी 019 बी	29.350
प्रमुख जिला सड़क	तिदवारी पैलानी जसपुरा सुमेरपुर मार्ग	एमडी 040 बी	15.500
प्रमुख जिला सड़क	राठ जलालपुर मार्ग	एमडी 041 बी	37.400
प्रमुख जिला सड़क	मुस्करा मौदाहा कापसा बांदा मार्ग	एमडी 510 बी	10.050
प्रमुख जिला सड़क	मुसकरा मौदाहा कापसा बांदा मार्ग	एमडी 610 बी	29.700

वर्तमान– 2023 में **यातायात**

बान्दा जिले से कई महत्वपूर्ण राष्ट्रीय और राज्यीय राजमार्ग गुजरते हैं, जिनमें एन एच– 76 (झांसी–इलाहाबाद), एन एच– 86 (कानपुर से जुड़ा), और स्टेट हाइवे– 92 (फतेहपुर से) प्रमुख हैं, जो बान्दा को कानपुर, प्रयागराज, दिल्ली और झांसी जैसे शहरों से जोड़ते हैं; साथ ही,

बान्दा–रायबरेली (एन एच– 232) और बान्दा–हमीरपुर जैसे महत्वपूर्ण राजमार्गों का विकास और चौड़ीकरण भी किया जा रहा है, जिससे कनेक्टिविटी और बेहतर हो रही है।

प्रमुख राष्ट्रीय राजमार्ग (एन एच–)

राष्ट्रीय राजमार्ग 76 (एन एच– 76)–

यह बान्दा से होकर गुजरता है और इसे झांसी और प्रयागराज (इलाहाबाद) से जोड़ता है।

राष्ट्रीय राजमार्ग 86 (एन एच– 86)–

यह बान्दा को कानपुर से जोड़ता है।

राष्ट्रीय राजमार्ग 232 (एन एच– 232)–

यातायात – रेल, सड़क, जल Transpot - Rail, Road, Water

यह बान्दा–रायबरेली मार्ग है, जिसका नवीनीकरण होना है, जिससे यात्रा का समय कम हुआ है और यह कई जिलों को जोड़ता है।

प्रमुख राज्यीय राजमार्ग (स्टेट हाइवे)–

राज्य राजमार्ग 92 (स्टेट हाइवे– 92)–

यह बान्दा को फतेहपुर से जोड़ता है।

राज्य राजमार्ग 76 (स्टेट हाइवे– 76)–

यह भी बान्दा को इलाहाबाद से जोड़ता है।

अन्य महत्वपूर्ण सड़कें और विकास–

बान्दा–हमीरपुर मार्ग–

इस पर फोरलेन हाईवे का निर्माण चल रहा है, जिससे कानपुर और प्रयागराज जैसे शहरों तक पहुंच आसान होगी।

बान्दा–बहराइच राजमार्ग (स्टेट हाइवे)–

इसे नेशनल हाईवे में बदलने और चौड़ा करने की योजना है, जिससे कई जिलों को फायदा होगा और दुर्घटनाएं कम होंगी।

बान्दा शहर के भीतर–

अवंतीबाई चौक से खेत सिंह खंगार चौराहे तक 3 किमी लंबी फोरलेन सड़क का निर्माण भी मन्जूर हुआ है।

कुल मिलाकर, बान्दा जिला सड़क मार्ग से अच्छी तरह से जुड़ा हुआ है और विभिन्न राष्ट्रीय व राज्यीय राजमार्गों के माध्यम से प्रमुख शहरों तक पहुंच प्रदान करता है, साथ ही कई नए विकास कार्य भी जारी हैं।

बांदा रेलवे स्टेशन

इतिहास व वर्तमान

कानपुर–बांदा –जेम ब्ूंचवतम – ठंदकं रेलवे एक ब्रॉड गेज (बीजी) लाइन थी। कानपुर (जूही/गोविंदपुर जंक्शन) से लाइन 1913 में खुली और 1914 में 73 मील (116 किमी) की दूरी पर खैरार जंक्शन (खिरदा) पहुंची। खैरीर/खैरार जंक्शन वह जगह है जहां लाइन बांदा से 5 मील (8 किमी) की दूरी पर ग्रेट इंडियन पेनिनसुला रेलवे (जीआईपीआर) में शामिल हो गई।

कानपुर–बांदा रेलवे का निर्माण और राज्य लाइन के रूप में अवध और रोहिलखंड रेलवे (ओ एण्ड आरआर) द्वारा 31 मार्च 1915 तक किया गया था। इसके बाद लाइन के रखरखाव, प्रबन्धन और कार्य को ग्रेट इंडियन पेनिनसुला रेलवे (जीआईपीआर) द्वारा ले लिया गया।

कानपुर–बांदा रेलवे

यातायात – रेल, सड़क, जल Transpot - Rail, Road, Water

अरविन्द कुमार त्रिपाठी कृत पुरातन बान्दा, बुन्देलखण्ड का संक्षिप्त वर्णन

मार्ग की लाइन कानपुर (जूही/गोविंदपुर जंक्शन) से खैरार जंक्शन (खिरदा/खैरादा)
गेज / माइलेज ब्रॉड गेज 73 मील (1914)
समयरेखा 1913 अप्रैल जूही से हमीरपुर रोड खंड खोला गया
1914 जुलाई हमीरपुर रोड से खिराड़ा/खैरादा खोला गया

प्रमुख स्थान
प्रेसीडेंसी बॉम्बे कानपुर
सिस्टम एजेंसी
1913 अवध और रोहिलखंड रेलवे द्वारा कार्य किया गया
1915 अप्रैल ग्रेट इंडियन पेनिनसुला रेलवे द्वारा काम किया गया

अवध और रोहिलखंड रेलवे लोगो



अवध और रोहिलखंड रेलवे (ओ एंड आरआर) का गठन 1872 के आसपास भारतीय शाखा रेलवे/अवध रोहिलखंड रेलवे के हितों को लेकर किया गया था –

ओ एन्ड आर आर, भारत सरकार गारंटी के तहत संचालित होता है और 1 जनवरी 1889 को राज्य द्वारा अधिग्रहित किया गया था। 1925ई0 में, ओ एंड आरआर को ईस्ट इंडियन रेलवे (ईआईआर) में विलय कर दिया गया था जब बाद में राज्य प्रबंधन में आया था।

मार्ग की रेखा
बनारस से सहारनपुर
इलाहाबाद से फैजाबाद (1905)
गेज / माइलेज
ब्रॉड 1165 मील (1905)
समयरेखा
1867 बनारस से लखनऊ भारतीय शाखा रेलवे द्वारा खोला गया
1874 लखनऊ से मुरादाबाद खुला
1876 मुरादाबाद से सहारनपुर खुला
1887 मोगल सराय में पूर्व भारतीय रेलवे के साथ लिंक
1889 राज्य खरीद ओ एंड आरआर

प्रमुख स्थान प्रेसीडेंसी बंगाल
स्टेशन अलीगढ़, इलाहाबाद, बरेली, कानपुर, दिल्ली, लखनऊ, मुरादाबाद, सहारनपुर,
सिस्टम एजेंसी 1889 अवध और रोहिलखंड राज्य
रेल प्रणाली समयरेखा 1889 राज्य एजेंसी ने ओ एंड आरआर घटक कंपनियों/लाइनों के संचालन का कार्य संभाला

यातायात – रेल, सड़क, जल Transpot - Rail, Road, Water

अरविन्द कुमार त्रिपाठी कृत पुरातन बान्दा, बुन्देलखण्ड का संक्षिप्त वर्णन

घटक कंपनियां /लाइन	1889 अवध और रोहिलखंड रेलवे 1889 कानपुर–बुढ़वाल रेलवे 1889 हरिद्वार–देहरा रेलवे
प्रमुख स्थान	
हेडक्वार्टर्स	लखनऊ, आलमबाग, चारबाग
उत्तराधिकारी प्रणाली / संगठन	1925 ईस्ट इंडियन रेलवे
सिस्टम माइलेज	
ब्रॉड गेज	1187 मील (1905)
मीटर गेज	80 मील (1905)
संबद्ध सहायक बल	अवध और रोहिलखंड रेलवे पलटन

लोकेशन–	बांदा, उत्तर प्रदेश, इंडिया
कोऑर्डिनेट्स–	25.4777^0उ 80.3349°पू
एलिवेशन–	387 मीटर (1,270 फीट)
सिस्टम–	एक्सप्रेस ट्रेन और पैसेंजर ट्रेन स्टेशन
मालिकान	इंडियन रेलवे, नॉर्थ सेंट्रल रेलवे ज़ोन
प्लेटफ़ॉर्म–	2
ट्रैक–	4
कनेक्शन–	ऑटो स्टैंड

कंस्ट्रक्शन

स्ट्रक्चर टाइप–	एट ग्रेड
पार्किंग–	हाँ
साइकिल की सुविधा	नहीं

दूसरी जानकारी

स्टेटस–	सिंगल–लाइन इलेक्ट्रिक
स्टेशन कोड–	बीएनडीए
ज़ोन	नॉर्थ सेंट्रल रेलवे ज़ोन
डिवीजन	झांसी

हिस्ट्री

इलेक्ट्रिफाइड–	नही	
पिछला स्टेशन इंडियन रेलवे–	खैरार जंक्शन,	झान्सी की ओर
अगला स्टेशन–	डिंगवाही,	एलाहाबाद की ओर
वेस्ट सेंट्रल रेलवे ज़ोन	खैरार–ओहान ब्रांच लाइन	

जल मार्ग यातायात	उपलब्ध नहीं
वायु मार्ग यातायात	उपलब्ध नहीं

वर्तमान में यह स्टेशन उत्तर मध्य रेलवे जोन और झांसी रेलवे डिवीजन का हिस्सा है।

स्टेशन पर कई प्लेटफार्म हैं, जिनमें से एक प्लेटफार्म लम्बी दूरी की ट्रेनों के लिए भी है।

यातायात – रेल, सड़क, जल Transpot - Rail, Road, Water

स्टेशन पर टिकट काउंटर, प्रतीक्षा कक्ष, भोजनालय और शौचालय हैं।

अतर्रा स्टेशन पर ट्रेन पूजा

बांदा के अतर्रा स्टेशन पर ट्रेन पूजा की परंपरा ब्रिटिश काल में शुरू हुई थी।

इस परंपरा के तहत लोग स्टेशन पर आकर ट्रेन की पूजा करते हैं, उसे फूलों और मालाओं से सजाते हैं और आरती करते हैं।

यह परंपरा आज भी कायम है, जिसमें लोग ट्रेन के ड्राइवर, गार्ड और यात्रियों का स्वागत करते हैं।

पिछडापन

राहुल जैसे लोग जब अपने यात्रा करते हैं तो वह बुंदेलखंड को कभी भी प्राथमिकता नहीं देते क्योंकि यहां उनका कोई वोट बैंक नहीं है और जो श्रमिक वोट बैंक में होते हैं, वह सब पलायन करके जा चुके होते हैं। अतः नेताओं के सत्ता में आने पर इस तरह के इलाकों का कोई विकास नहीं होता, इसीलिए बुंदेलखंड पिछड़ा है पिछड़ा था पिछला रहेगा। 12 फरवरी 2024 को राहुल की कथित न्याय यात्रा पश्चिमी यूपी बुंदेलखंड को छोड़कर बनी थी। विशेष कारणवश व विवशता के कारण बुंदेलखंड से गुजरने का प्लान पुन :प्लान के अन्तर्गत बना था और नए रूट की तैयारी में कांग्रेस जुड़ गई थी। इसी इलाके से विजित वी पी सिन्ह पूर्व प्रधानमन्त्री भी विकास करने में अक्षम रहे।

राष्ट्रपति द्रौपदी मुर्मू ने नवम्बर 2023 में अपने क्षेत्र में कुछ ट्रेनों का उद्घाटन किया और यह उद्घाटन 90 वर्ष की अपेक्षा और उम्मीद के बाद सम्भव हो पाया। कारण वहां के राष्ट्रपति थे और बान्दा जैसा इलाका जहां से कोई सांसद इतना प्रभावशाली नहीं रहा कि यहां का विकास कर पाता।

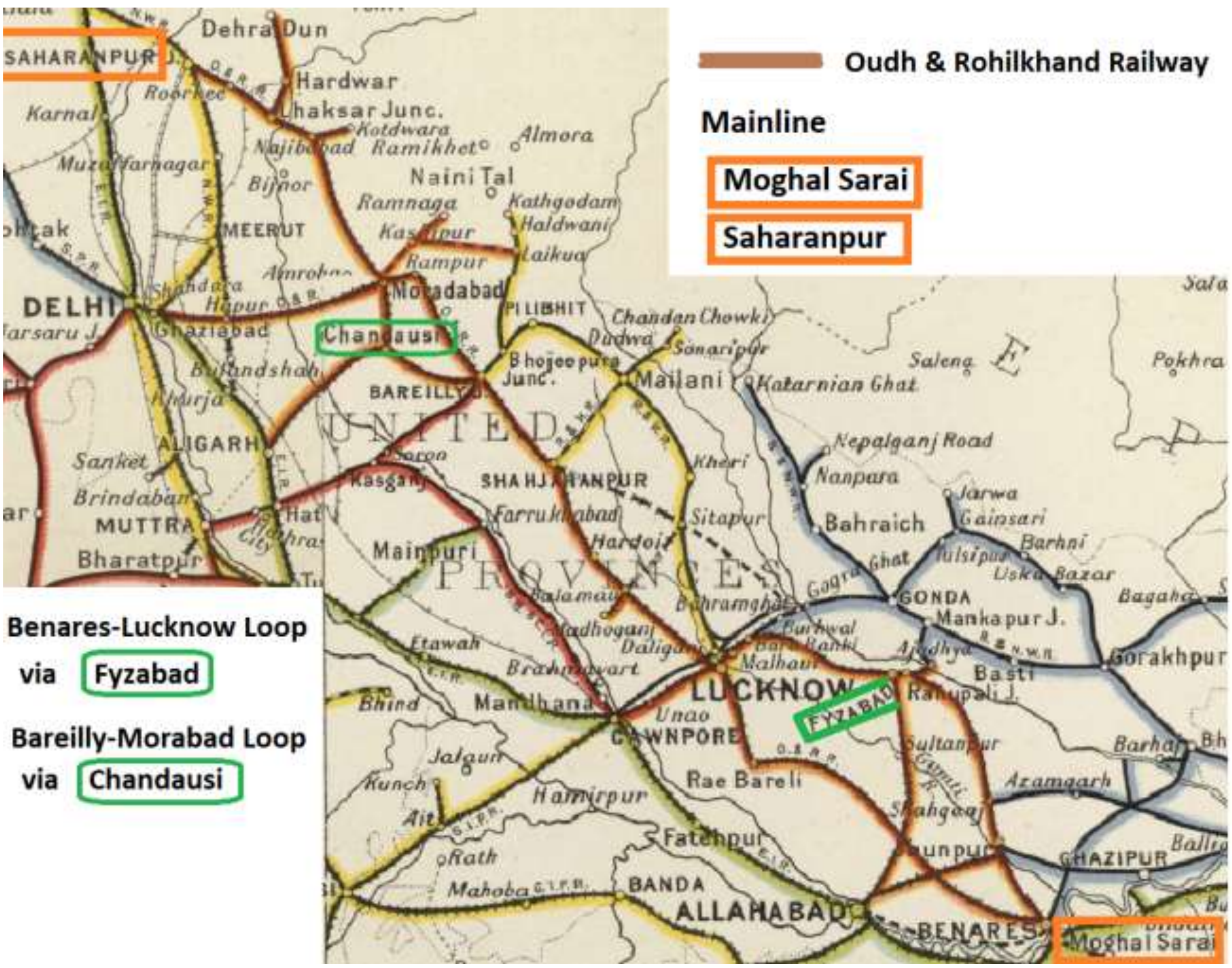
बान्दा जिले के महोबा की तरफ जाने वाले के नदी पर एक रेल पुल है जिस जो भूरागढ़ किले के बिल्कुल बराबर से बना हुआ है है। 1866 ई0 के आसपास ब्रिटिश शासन काल में बना यह पुल अपनी तय सुदा 100 साल की उम्र 59 साल पहले ही पार कर चुका है। इसके बावजूद इसके ऊपर से 51+ से अधिक पैसेंजर और मालगाड़ी इस पुल से गुजर रहे हैं 2025 दिसंबर में यह रिपोर्ट

1965 ई0 में इसका जीवन पूरा हो चुका था भारत सरकार, चूंकि बान्दा को एक बहुत ज्यादा प्रेफरेंस नहीं देती है इसलिए इस पर कोई पुल नहीं बनाना चाहती और किसी हादसे का इंतजार कर रही है। 1965 में जब इसकी नियत खत्म हो गई तो पुनः 50 साल की अतिरिक्त अनुमति दी गई जो 2016 में भी खत्म हो गई। इसके बाद भी इस पर लगातार गाड़ियां चल रही हैं। इस तरह के पुल बनाना शायद वर्तमान इंजीनियर के बस की नहीं है। उदाहरण के तौर पर सड़के बनती हैं तीन या चार महीने में टूट जाती है जबकि उनकी गारन्टी 5 साल की तो है ही। इसी तरह सड़क पुल भी बने हैं। बान्दा में ही चिल्ला में एक सड़क पुल बना था और उद्घाटन के 13 दिन बाद उसकी 13वीं हो गई। किसी धरना पर जो भी नया पुल बनेगा वह इतने दिन चल जाए तो बहुत खुशी की बात होगी लेकिन सिन्गल लाइन का पुल सिन्गल ही है जबकि पूरे भारत में अत्यधिक तेज गति से ट्रेन दौड़ रहे हैं और यहां अन्ग्रेजों के पुल पर ही ट्रेन दौड़ रही है। अमर उजाला रविवार 28 दिसंबर 2025 पेज 4

परिवहन सड़क रेल समस्याएं

बांदा से यद्यपि चारों दिशाओं में आवाजाही के लिए रास्ते हैं, लेकिन मुख्य रास्ते –झांसी, कानपुर, लखनऊ, इलाहाबाद और इसी तरह से मिर्जापुर आदि के लिए है। 22 जुलाई 2023 शनिवार अमर उजाला के रिपोर्ट के अनुसार बान्दा से बिन्दकी तक 36 किलोमीटर की सड़क पूरी तरह से नष्ट व खत्म हो चुकी है। इनमें पानी भरा रहता है जिससे आने जाने वाली किसी भी गाड़ी को पता नहीं चलता कि वह कितने गहरे हैं, इसलिए चिल्ला होते हुए कानपुर

तक रोडवेज बस में ले जाने से रोडवेज ड्राइवर में अपने को अक्षम घोषित कर दिया है। ऐसे में 40 किलोमीटर अतिरिक्त चक्कर लगाकर तिंदवारी फतेहपुर और हमीरपुर की तरफ से भेजी जा रही है। सड़क पर सामान्य जनता को आना जाना है लेकिन सड़क किसके अधिकार क्षेत्र में है केवल इसी विषय पर सभी आपस में लड़ रहे हैं। इतनी अत्याधुनिक /एडवांस तकनीक के होते हुए भी वह यह निश्चय नहीं कर पा रहे कि सड़क किसके अधिकार क्षेत्र में आ रहा है। जानबूझकर इलाके को पिछड़ा बनाए रखने में पूरा सहयोग व साजिश कर रहे हैं। बांदा से गोरखपुर दिल्ली लखनऊ सहित अन्य प्रमुख मार्गों पर 40 बसे से चलती है और 4000 से अधिक यात्रियों का आना–जाना होता है। अब क्योंकि 40 किलोमीटर अधिक चलना है तो निश्चित रूप से उसी हिसाब से अधिक किराया भी देना पड़ेगा ही। मौरंग से लगे हुए ओवरलोड ट्रक जो सभी भ्रष्टों का भला करते हैं, चलने के कारण चाहे सड़क कैसी भी बना ली जाए टूट ही जाती है और और भारतीय इन्जीनियर भारी वाहन के लिए सड़क बनानकेयोग्य नही???? इनको गड्ढा मुक्त बनाने के नाम पर इसमें मौरंग/रेत भर दी जाती जाती है जो कुछ समय बाद उछल–उछलकर पुनः गड्ढा बन जाता है। अतिरिक्त मौरंग से भरे हुए ट्रकों के कारण बहुत लोगों के अधिकारियों के भ्रष्ट और भ्रष्टाचार को बढावा देते है। इस क्षेत्र में एक सामान्य कारण पिछडेपन का यह भी है।



File:Oudh & Rohilkhand Railway 1909 Map

यातायात – रेल, सड़क, जल Transpot - Rail, Road, Water

अरविन्द कुमार त्रिपाठी कृत पुरातन बान्दा, बुन्देलखण्ड का संक्षिप्त वर्णन



~~जापान में, बांदा रेलवे स्टेशन 29 अप्रैल 1931 में सागामी रेलवे पर कामिमिज़ो स्टेशन के रूप में खोला गया था।~~

~~1944 में जब सागामी रेलवे का जापानी राष्ट्रीय रेलवे (जेएनआर) में विलय हो गया तो स्टेशन का नाम बदलकर बांदा स्टेशन कर दिया गया।~~

~~इंदकं तंपसूंल`जंजपवद 29 ।चतपस 1931 ।ंउपउप्रव~~

~~सन्दर्भ ीजजचेरूध्ध्रूपापणपिइपेण्वतहझइबूंदचवतम.इंदकं ;ाममच ीपककमदद्ध थ्ठूपाप~~

यातायात – रेल, सड़क, जल **Transpot - Rail, Road, Water**

अरविन्द कुमार त्रिपाठी कृत पुरातन बान्दा, बुन्देलखण्ड का संक्षिप्त वर्णन

Ref ािजजचेरूध्ध्ूापापणपिइपेण्वतहध्ूव्नकीऋंदकऋत्वीपसींदकऋत्पसूंल

ठल ाज ठंदकं जीम वसकमेज त्पस ँजंजपवद इल रंचंद

व्नकी ंदक त्वीपसींदक त्पसूंल
श्रनउच जव दंअपहंजपवदश्रनउच जव ेमंतबी

ख1, ािजजचेरूध्ध्दंअईींतजजपउमेण्पदकपंजपउमेण्बवउध्जंजमध्नजजंत.चतंकमीध्इंदकंध्इंदकं.जंतते.जंजपवद.चतंलंहतंर.रींदेप.चेंमदहमत.जतंपद.वतीपच.
ादवृ.जवतल.इमीपदक.जीपे.जतंकपजपवदध्तजपबसमीवूध्106286675ण्बउे
ख2, ािजजचेरूध्ध्मदण्ूापापचमकपंण्वतहध्ूापापध्ठंदकंऋैजंजपवद
ख3, ािजजचेरूध्ध्इंदकंण्दपबण्पदधिवृ.जव.तमंबीध
ख4, ािजजचेरूध्ध्ूणतमकइनेण्पदध्जतंपदेध्जंजपवदेध्इंदकं.इदकं

Ref
Records
FIBIS Fact File #4: “Research sources for Indian Railways, 1845-1947” - available from the Fibis shop. This Fact File contains invaluable advice on 'Researching ancestors in the UK records of Indian Railways' with particular reference to the India Office Records (IOR) held at the British Library
An on-line search of the IOR records relating to this railwaygives the following: -
L/F/8/17/1353 “Great Indian Peninsula Railway Company, Contract for working the Cawnpore-Banda Railway”
This railway was worked by a State Railway and the following IOR records relating to Staff employment are held :-
L/F/8/1-20 "Appointments to State Railways made in the UK; 1855-1946"
Z/L/F/8/1-2 "Index to Appointments to State Railways made in the UK; 1855-1946"
BOOK BUNDEL TREE SHRUB 16_Nov_2018_0132400733X4IJEB74070_Rama_Traders_EIAReport PAGE 36

यातायात – रेल, सड़क, जल Transpot - Rail, Road, Water